

BULLETIN ÉCONOMIQUE du TRANSPORT

MARS 2003 — — NUMÉRO 27

CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Générale

Transport

Indices des prix _____ 4

Investissements _____ 5

Marché du travail _____ 6

ÉTUDE MODALE

Transport ferroviaire _____ 9

ANALYSES

Croisières internationales* _____ 10

Tourisme d'affaires _____ 12

ÉTUDE MODALE : Transport ferroviaire des marchandises

**ANALYSES : Le marché des croisières internationales
Les déplacements des personnes au Québec**

Mot du rédacteur en chef

Bienvenue à cette nouvelle édition du Bulletin économique du transport, qui reparait après une absence de plus de 18 mois. Tout en conservant les principales caractéristiques que vous lui connaissez, la publication présente quelques nouveautés, dont les plus évidentes sont certainement la nouvelle présentation visuelle et le fait qu'elle est dorénavant diffusée uniquement sous format électronique.

Comme par le passé, vous y trouverez des analyses de fond sur divers sujets. Celles-ci constituent une partie importante de la publication. Les articles habituels de conjoncture en transport sont évidemment de retour. Outre la présentation d'un tableau général de conjoncture, le marché du travail et les indices de prix seront traités dans chaque numéro, alors que le produit intérieur brut sera analysé une fois l'an. Un article sur les investissements (deux à trois fois l'an) viendra compléter ce groupe, ce qui constitue également une nouveauté.

Par ailleurs, chaque numéro proposera dorénavant, en plus des articles de fond, un article modal, dans lequel une brève description de la situation et des tendances récentes pour un mode donné sera faite. Chacun des modes (routier, ferroviaire, maritime, aérien) sera traité en alternance au fil des parutions. Le présent numéro propose un article sur le transport ferroviaire.

Bonne lecture!
Éric Genest-Laplante

Les croisières internationales

Le marché des croisières internationales est en pleine expansion un peu partout dans le monde. Comment le Québec tire-t-il son épingle du jeu dans ce marché en croissance? Dans une courte analyse sur le sujet, l'auteur présente un certain nombre de données sur le marché des croisières, plus spécifiquement sur la côte est. Dans un second temps, il trace l'évolution récente de la fréquentation dans les ports de Québec et de Montréal. L'article conclut en jetant un regard plus attentif sur le port de Québec, et donne à entrevoir des perspectives fort intéressantes.
(voir page 10)

Le tourisme d'affaires

Existe-t-il des relations de causalité directes entre les échanges économiques et les déplacements des personnes? Dans l'affirmative, de quels types d'échanges et de quels genres de déplacements s'agit-il? Et quelle est la nature de ces liens et dans quel sens évoluent-ils? Dans le premier article d'une série sur les déplacements des personnes au Québec, l'auteur tente d'abord de répondre à ces questions à la lumière d'une étude australienne sur le sujet.

Dans un second temps, l'auteur analyse de manière détaillée les déplacements des gens d'affaires au Québec et dresse un portrait de la situation. Quel est le marché pour ce genre de déplacements? Quelle y est l'importance relative des différents modes de transport et quelle est la répartition régionale du tourisme d'affaires? Autant de questions qui sont abordées, tant du point de vue du volume de déplacements de cette catégorie de touristes que des dépenses que ceux-ci font. (voir page 12)

Le présent bulletin est produit par
le **Service de l'économie et du plan directeur en transport**
de la **Direction de la planification**
du ministère des Transports du Québec

700, boul. René-Levesque Est, 25^e étage,
Québec (Québec) G1R 5H1
Tél. : (418) 644-0447
téléc. : (418) 528-7917

Rédacteur en chef :
Éric Genest-Laplante

Rédaction :
Alain Bolduc
Clément Gamache
Katy Pinard

Conception et édition électronique :
Carole Robitaille
Carole Roy

Économie : les principaux indicateurs

Principaux indicateurs de l'activité économique, désaisonnalisés, niveaux annualisés¹

Année	2000	2001	2001		2002		
Trimestre			III	IV	I	II	III
en milliards de dollars de 1997							
Québec							
Produit intérieur brut	215,5	217,9	218,0	219,4	222,7	225,7	227,6
Dépenses personnelles en biens et services	124,4	127,3	126,9	128,7	129,4	130,6	130,7
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	127,7	120,9	120,8	116,9	119,9	123,0	122,6
Exportations de biens	71,3	66,4	62,1	67,2	64,6	66,7	63,7
Taux de chômage (%)	8,4	8,7	8,4	9,1	9,1	8,3	8,5
Canada							
Produit intérieur brut	1 012,3	1 027,5	1 025,2	1 032,7	1 047,2	1 058,5	1 066,6
Dépenses personnelles en biens et services	565,5	580,0	578,9	584,7	588,9	595,1	595,9
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	537,0	508,8	506,9	488,6	503,0	522,4	527,1
Exportations de biens	384,5	368,7	365,5	365,2	372,2	374,8	379,8
Taux de chômage (%)	6,8	7,2	7,2	7,7	7,8	7,6	7,6
Indicateur financier							
Taux de change (dollar américain en monnaie canadienne)	1,485	1,548	1,546	1,580	1,594	1,554	1,563

Source : Institut de la statistique du Québec.

¹ Sauf indication contraire.

Tableau 1

Les signes conventionnels utilisés à la fois par l'Institut de la statistique du Québec et Statistique Canada sont reproduits dans la présente publication.

Signes :

Nombre non disponible ...

N'a pas lieu de figurer ...

Neant ou zéro ...

Nombre infime ...

Nombre rectifié ...

Données confidentielles ...

Sont utilisées dans le présent document les unités de mesure du Système international.

Nombres :

Les nombres ayant été arrondis dans la majeure partie des tableaux, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

L'information de Statistique Canada est utilisée en vertu d'une permission du ministre de l'Industrie, à titre de ministre responsable de Statistique Canada. On peut obtenir de l'information sur la disponibilité de la vaste gamme de données de Statistique Canada par l'entremise des bureaux régionaux de Statistique Canada, de son adresse Internet <http://www.statcan.ca> et au numéro sans frais 1 800 263-1136.

Prix du transport interurbain et de l'essence en progression marquée

Katy Pinard Service de l'économie et du plan directeur en transport - Direction de la planification

Au Québec, comme au Canada, l'indice des prix de l'ensemble des biens et services (IPC) a augmenté

de 1,1 % au troisième trimestre de 2002 par rapport au trimestre précédent. Au cours de la même

période, l'indice des prix du transport (IPT) a varié à la hausse de 2,0 % au Québec et de 1,8 % au

Indices des prix du transport, principales composantes, non désaisonnalisés

Année						Variation	
	2001		2002			2001-2002	2002
	III	IV	I	II	III	III	II-III
Trimestre	Base 1992 = 100					%	
Québec							
Transport privé ¹	119,8	116,9	117,0	120,9	123,1	2,7	1,8
Achat et location de véhicules automobiles ²	125,3	125,6	124,9	126,3	125,1	-0,2	-1,0
Utilisation de véhicules automobiles	111,3	106,5	107,0	112,3	116,5	4,7	3,7
Essence	119,4	108,1	109,0	117,6	122,4	2,5	4,1
Pièces, entretien et réparation	112,2	112,9	113,2	113,2	114,4	2,0	1,1
Autres dépenses d'utilisation	100,7	100,7	101,0	105,6	111,1	10,4	5,3
Transport public ³	148,6	145,1	143,9	148,3	154,0	3,7	3,9
Transport local et de banlieue	125,9	125,9	126,8	126,8	126,7	0,6	-0,1
Transport interurbain	183,4	174,4	170,0	181,2	196,1	6,9	8,2
Ensemble du transport (IPT)	121,8	118,8	118,8	122,7	125,2	2,8	2,0
Ensemble des biens et services (IPC)	113,7	113,1	113,9	115,0	116,3	2,3	1,1
Canada							
Transport privé ¹	128,5	125,0	125,8	131,3	133,2	3,7	1,5
Achat et location de véhicules automobiles ²	126,2	125,6	124,9	126,1	125,0	-1,0	-0,9
Utilisation de véhicules automobiles	128,2	122,8	124,6	132,8	136,6	6,5	2,9
Essence	128,5	114,8	114,7	128,4	132,6	3,2	3,3
Pièces, entretien et réparation	114,1	114,9	115,3	116,3	117,3	2,8	0,9
Autres dépenses d'utilisation	135,6	136,3	141,3	147,7	153,1	12,9	3,7
Transport public ³	164,1	158,8	156,5	163,7	172,7	5,2	5,5
Transport local et de banlieue	134,7	134,8	135,8	137,0	137,4	2,0	0,3
Transport interurbain	187,5	177,9	172,9	184,9	200,7	7,0	8,5
Ensemble du transport (IPT)	131,4	127,7	128,3	134,0	136,4	3,8	1,8
Ensemble des biens et services (IPC)	117,2	116,2	116,9	118,7	119,9	2,3	1,1

Source : Statistique Canada, répertoire Cansim, date d'extraction : décembre 2002

¹ Transport au moyen du véhicule automobile personnel

² Incluant les locations à bail de véhicules automobiles

³ Transport collectif (train, autobus, avion, taxi, métro)

Tableau 2

Canada. L'accroissement de l'IPT est attribuable aux variations à la hausse du prix du transport interurbain, des autres dépenses d'utilisation des véhicules automobiles ainsi que du prix de l'essence.

En effet, entre le deuxième et le troisième trimestre de 2002, le prix du transport interurbain a connu la plus forte hausse, soit une augmentation de 8,2 % au Québec et de 8,5 % au Canada. L'indice des prix des autres dépenses d'utilisation des véhicules automobiles a pour sa part enregistré une hausse de 5,3 % au Québec et de 3,7 % au Canada. Cette variation s'explique principalement par le fait que les primes d'assurance pour les véhicules automobiles ont connu une forte augmentation au cours

de cette période. Sur une période d'un an (du troisième trimestre de 2001 à celui de 2002), le prix des autres dépenses d'utilisation des véhicules automobiles est de 10,4 % plus élevé au Québec et de 12,9 % plus élevé pour le Canada.

Au Québec, le prix de l'essence a augmenté de 4,1 % au troisième trimestre de 2002, ce qui représente une troisième hausse trimestrielle consécutive. Pour l'ensemble du Canada, le prix de l'essence a connu une hausse de 3,3 % au cours de la même période. Du troisième trimestre de 2001 au troisième trimestre de 2002, l'indice du prix de l'essence a enregistré une augmentation de 2,5 % au Québec et de 3,2 % au Canada.

Ainsi, au troisième trimestre de 2002, l'indice du prix d'achat et de location des automobiles a connu une diminution de 1,0 % au Québec et de 0,9 % au Canada. Pour la même période, le prix du transport local et de banlieue a légèrement diminué de 0,1 % au Québec, alors qu'il a connu une faible augmentation de 0,3 % pour l'ensemble du Canada.

Signalons également qu'entre le deuxième et le troisième trimestre de 2002 l'indice du prix du transport public a enregistré une hausse plus forte que celui du transport privé, tant au Québec (3,9 % pour le transport public contre 1,8 % pour le transport privé) qu'au Canada (5,5 % et 1,5 % respectivement).

Variations : globales faibles - sectorielles prononcées

Clément Gamache *Service de l'économie et du plan directeur en transport - Direction de la planification*

Les dépenses publiques et la consommation prennent le relais du commerce extérieur

Estimations des dépenses d'immobilisations en transport au Québec¹

Année	1999	2000	2001	2002
<i>en milliards de dollars de 1997</i>				
Sous-secteurs d'activité économique				
Aérien	594,2	434,7	597,9	552,2
Ferroviaire	x	319,0	x	305,1
Maritime	x	x	x	x
Par camion	260,5	289,7	244,5	249,0
En commun et de voyageurs	147,1	104,2	102,9	268,6
Par pipeline	56,8	48,5	17,7	12,6
De tourisme et d'agrément	6,6	8,5	4,5	6,0
Activités de soutien	213,9	157,6	243,9	241,4
Secteur du transport	1 661,6	1 445,8	1 748,7	1 733,9

Source : Institut de la statistique du Québec.

¹ Les données d'investissements sont fondées sur une enquête-échantillon menée auprès de 27 000 entreprises, administrations publiques et établissements. L'enquête sur les perspectives révisées d'investissement a été réalisée d'avril à juin 2002. Les données publiées dans la présente rubrique sont annualisées en fonction de l'année civile et exprimées en dollars courants. Les intentions d'investissements révélées par l'enquête-échantillon de début d'année 2003 de Statistique Canada seront publiées au début du mois de mars et feront l'objet d'une rubrique dans le prochain numéro du Bulletin.

Les dépenses d'investissement en installations, en équipement et en logement au Canada devraient avoir dépassé le cap des 200 milliards de dollars en 2002. Cela représenterait une hausse d'environ 3 %. Au moment de la publication de ces données, on ne voyait encore que peu d'indices d'une reprise de l'investissement du côté des entreprises. Ce sont en effet principalement les ministères, organismes et sociétés d'État ainsi que les acheteurs de maisons neuves qui étaient à l'origine de l'augmentation des investissements, et non pas les entreprises privées, notamment dans les secteurs manufacturier et primaire.

Par ailleurs, les résultats révisés de l'enquête annuelle de Statistique Canada sur les intentions des divers agents économiques canadiens en matière d'investissement révèlent une hausse record de 9,6 % des immobilisations au Québec en 2002. La construction de

Tableau 3

nouvelles installations et infrastructures représente la principale source de croissance, ce qui témoigne, pour une troisième année consécutive, d'injections de capital fixe sans précédent de la part des acteurs économiques. Cette situation s'explique par le recul des taux d'intérêt conjugués à une demande intérieure soutenue (commerce de gros et de détail, mises en chantier et services publics).

Au Québec, selon les données préliminaires disponibles, les immobilisations totales atteignent 29,2 milliards de dollars en 2002 (excluant les mises en chantier résidentielles). Les dépenses en

construction devraient afficher une hausse de 19,3 %, alors que les dépenses en machinerie et en équipements devraient diminuer de 0,7 %. Les dépenses en immobilisation progressent significativement dans les secteurs des services publics (49,0 %), des administrations publiques (36,1 %), de la construction résidentielle (17,6 %) et industrielle (14,7 %), des services de santé (14,8 %) et d'enseignement (12,2 %) ainsi que dans le commerce de gros (11,0 %) et de détail (11,1 %).

Toutefois, les secteurs d'activité à forte propension exportatrice en-

registrent des replis : 5,5 % pour le secteur manufacturier; 30,0 % pour l'extraction minière, pétrolière et gazière; 3,2 % pour l'agriculture, la foresterie, la pêche et la chasse. La piètre performance de nos marchés extérieurs depuis deux ans expliquerait en partie ces résultats. L'amélioration récente des bénéfices d'exploitation et de l'utilisation de la capacité dans le secteur de la fabrication pourrait, dans l'avenir, inverser cette tendance. Plusieurs analystes prévoient une reprise soutenue des exportations québécoises en 2003.

Transport et entreposage

En 2002, les entreprises québécoises de transport prévoient un léger ralentissement de leurs investissements, de 0,8 %, après avoir connu une augmentation de près de 21 % l'année précédente. Ce sont le transport aérien et le transport par pipeline qui contribuent le plus au repli, avec des

reculs de 7,6 et 29,2 % respectivement. Dans une moindre mesure, le transport ferroviaire¹ et les activités de soutien au transport contribuent également à ce recul, avec des diminutions respectives de 4,4 et 1,0 %. Les entreprises de transport en commun et de transport terrestre des voya-

geurs prévoient une hausse significative de leurs investissements, de l'ordre de 160,9 %, alors que les entreprises de transport par camion prévoient une augmentation de 1,8 % et celles qui se spécialisent dans le transport de touristes et le transport d'agrément, de 33,5 %.

Machinerie et équipements

La proportion des dépenses consacrées à l'achat de machinerie et d'équipements dans les dépenses totales d'investissement pour le transport tourne autour de la barre des 70 %, après avoir atteint près de 75 % au cours de la seconde moitié des années 1990.

De plus, le ratio Québec/Canada des investissements dans ce secteur s'établirait pour une deuxième année consécutive à un sommet de près de 16 %. Au cours de la première moitié des années 1990, ce rapport atteignait à peine 11 %.

C'est en ce qui a trait aux investissements en machinerie et équipements que le Québec atteint la part

la plus élevée, soit plus de 18 % des sommes dépensées à l'échelle canadienne.

Il est à signaler que, pour 2002, les dépenses d'investissement des administrations publiques dépasseront pour la première fois celles du secteur de la fabrication. En outre, les dépenses dans le secteur des services publics poursuivent leur croissance et devraient atteindre près de 3 milliards de dollars (plus de 11 milliards pour l'ensemble du Canada), en hausse de 49,0 % (22,2 % au Canada). La croissance provient du secteur de l'énergie électrique, qui a fait état d'une augmentation de 26,2 %, principalement attribuable à des projets au Québec et en Ontario.

¹ Le montant pour l'année 2001 étant confidentiel, la variation a été calculée à partir du résultat pour l'année 2000.

Salariés et rémunération : tendances opposées

Alain Bolduc Service de l'économie et du plan directeur en transport - Direction de la planification

Une baisse du nombre de salariés des industries du transport et de l'entreposage plus prononcée au Québec qu'au Canada

La croissance du nombre de salariés entre les neuf premiers mois de 2001 et la période correspon-

dante de 2002 a été semblable au Québec et au Canada, tant pour les industries productrices de biens

(croissance de 0,7 % au Québec et de 0,9 % au Canada) que pour les industries productrices de ser-

vices (croissance de 2,2 % tant au Québec qu'au Canada). Pour l'ensemble de l'économie, la croissance du nombre de salariés a été la même (1,9 %) au Québec et au Canada.

Quant au nombre de salariés des industries du transport et de l'entreposage, il a diminué de façon plus accentuée pour le Québec (-0,7 %) que pour le Canada (-0,4 %). Cette baisse fait suite à

une croissance en 2000 et 2001. Sur la base des neuf premiers mois de 2002, le nombre de salariés atteignait 143 134 au Québec et 609 173 au Canada.

Forte diminution du nombre de salariés de l'industrie du transport aérien au Canada

La baisse du nombre de salariés des industries du transport et de l'entreposage est attribuable à une décroissance dans trois secteurs : transport ferroviaire (baisse de 1,1 %), services postaux (baisse de 2,1 %) et transport aérien (baisse de 13,6 %), les autres secteurs ayant tous enregistré une

hausse du nombre de salariés. En ce qui concerne le transport aérien, la baisse totale, entre les neuf premiers mois de 2001 et la période correspondante de 2002, a été de 8 525 salariés, alors que la baisse totale de l'ensemble des industries du transport et de l'entreposage atteignait 2 258 salariés.

La baisse du nombre de passagers dans le transport aérien et les difficultés financières qui en ont découlé pour les transporteurs depuis les attentats terroristes du 11 septembre 2001 peuvent expliquer cette baisse.

Nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

Année	Annuel			Partiel		Variation (%)		
	1999	2000	2001	2001 (janvier à septembre)	2002	1999- 2000	2000- 2001	2001- 2002
Québec								
Transport et entreposage	135 779	140 636	144 837	144 121	143 134	3,6	3,0	-0,7
Industries productrices de biens	726 120	763 438	758 549	759 211	764 864	5,1	-0,6	0,7
Industries productrices de services	2 125 820	2 185 677	2 244 335	2 244 487	2 294 917	2,8	2,7	2,2
Ensemble de l'économie	2 851 940	2 949 115	3 002 884	3 003 698	3 059 782	3,4	1,8	1,9
Reste du Canada								
Transport et entreposage	456 200	462 847	468 043	467 310	466 039	1,5	1,1	-0,3
Industries productrices de biens	2 059 271	2 149 872	2 182 226	2 183 917	2 203 626	4,4	1,5	0,9
Industries productrices de services	7 071 356	7 320 615	7 523 746	7 505 831	7 666 621	3,5	2,8	2,1
Ensemble de l'économie	9 130 627	9 470 487	9 705 971	9 689 748	9 870 246	3,7	2,5	1,9
Canada								
Transport aérien	64 694	65 121	60 765	62 805	54 280	0,7	-6,7	-13,6
Transport ferroviaire	47 240	49 144	50 376	50 207	49 668	4,0	2,5	-1,1
Transport hauturier et côtier (maritime)	11 199	12 258	13 931	13 832	14 177	9,5	13,6	2,5
Transport par camion	156 415	157 328	161 572	160 533	162 480	0,6	2,7	1,2
Transport en commun	93 039	97 161	98 366	97 070	99 660	4,4	1,2	2,7
Activités de soutien au transport	76 532	78 977	82 836	82 717	83 692	3,2	4,9	1,2
Services postaux	68 389	68 339	67 504	67 452	66 035	-0,1	-1,2	-2,1
Messageries et services de messagers	38 501	38 271	39 042	38 948	39 657	-0,6	2,0	1,8
Autres	35 970	36 884	38 488	37 867	39 524	2,5	4,3	4,4
Transport et entreposage	591 979	603 483	612 880	611 431	609 173	1,9	1,6	-0,4
Industries productrices de biens	2 785 391	2 913 310	2 940 775	2 943 128	2 968 490	4,6	0,9	0,9
Industries productrices de services	9 197 176	9 506 292	9 768 081	9 750 318	9 961 538	3,4	2,8	2,2
Ensemble de l'économie	11 982 567	12 419 602	12 708 855	12 693 446	12 930 028	3,6	2,3	1,9

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures du travail dans CANSIM II, matrice 17 042 (Canada) et 17 047 (Québec), incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : décembre 2002.

Tableau 4

Rémunération des industries du transport et de l'entreposage : une croissance supérieure à la moyenne

Le Québec a connu, entre les neuf premiers mois de 2001 et la période correspondante de 2002, une croissance de la rémunération hebdomadaire moyenne des salariés supérieure à celle qui a été observée dans le reste du Canada, autant pour les industries productrices de biens (croissance de 3,0 % au Québec et de 1,6 % dans le reste du Canada) que pour les industries productrices de services

(2,6 % contre 1,8 %). Pour l'ensemble de l'économie, la croissance s'établissait à 2,6 % au Québec et à 1,6 % dans le reste du Canada.

Autant au Québec qu'au Canada, la croissance de la rémunération hebdomadaire moyenne des salariés des industries du transport et de l'entreposage a été supérieure à celle de l'ensemble de l'écono-

mie. Par exemple, pour le Québec, la rémunération hebdomadaire moyenne, sur la base des neuf premiers mois de 2002, s'élevait à 716 \$ pour les industries du transport et de l'entreposage, ce qui représente une croissance de 3,5 % par rapport à la période précédente. Pour l'ensemble de l'économie, cette rémunération atteignait 638 \$, ce qui représente une croissance de 2,6 %.

Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

Année	Annuel (\$)			Partiel (\$)		Variation (%)		
	1999	2000	2001	2001 (janvier à septembre)	2002	1999- 2000	2000- 2001	2001- 2002
Québec								
Transport et entreposage	672	677	696	692	716	0,7	2,8	3,5
Industries productrices de biens	726	738	746	744	766	1,7	1,1	3,0
Industries productrices de services	561	569	583	580	595	1,4	2,5	2,6
Ensemble de l'économie	603	613	624	622	638	1,7	1,8	2,6
Reste du Canada								
Transport et entreposage	729	740	756	753	776	1,4	2,3	3,0
Industries productrices de biens	833	853	861	860	874	2,4	0,9	1,6
Industries productrices de services	597	612	625	623	634	2,4	2,1	1,8
Ensemble de l'économie	650	667	678	677	688	2,5	1,6	1,6
Canada								
Transport aérien	893	901	922	920	946	0,9	2,3	2,8
Transport ferroviaire	874	876	887	883	911	0,2	1,3	3,2
Transport hauturier et côtier (maritime)	1 072	1 094	1 160	1 158	1 178	2,1	6,0	1,7
Transport par camion	668	680	693	689	715	1,8	1,9	3,8
Transport en commun	584	592	612	608	638	1,4	3,4	4,9
Activités de soutien au transport	779	789	818	815	835	1,3	3,7	2,5
Services postaux	602	614	606	603	633	2,0	-1,3	5,0
Messageries et services de messagers	644	655	665	662	685	1,7	1,5	3,5
Autres	789	774	808	798	817	-1,9	4,4	2,4
Transport et entreposage	716	725	742	739	762	1,3	2,3	3,1
Industries productrices de biens	805	823	831	830	846	2,2	1,0	1,9
Industries productrices de services	589	602	615	613	625	2,2	2,2	2,0
Ensemble de l'économie	639	654	665	664	676	2,3	1,7	1,8

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures du travail, dans CANSIM II, matrice 17 042 (Canada) et 17 047 (Québec), incluant les heures supplémentaire (données non désaisonnalisées), date d'extraction : décembre 2002.

Tableau 5

Rattrapage de la rémunération des salariés des services postaux

Tous les secteurs des industries du transport et de l'entreposage au Canada ont connu une hausse de la rémunération hebdomadaire

moyenne entre les neuf premiers mois de 2001 et la période correspondante de 2002. Le secteur des services postaux, qui a connu la

plus forte croissance en 2002 (5,0 %), est le seul qui avait connu une baisse (-1,3 %) en 2001. C'est également le secteur qui avait la

rémunération hebdomadaire moyenne la plus faible (633 \$) de toutes les industries du transport

et de l'entreposage. Sur la base des neuf premiers mois de l'année, l'écart de rémunération est donc

passé de 136 \$ en 2001 à 129 \$ en 2002, un léger rattrapage ayant été fait.

ÉTUDE MODALE

Transport ferroviaire des marchandises

Alain Bolduc Service de l'économie et du plan directeur en transport - Direction de la planification

L'Ontario demeure le principal partenaire canadien du Québec

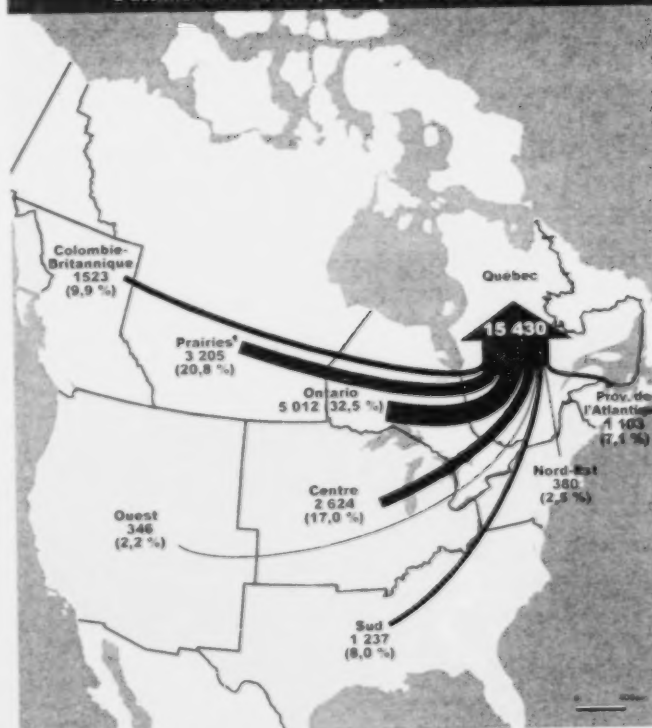
Les échanges avec l'Ontario continuent de dominer le transport ferroviaire de marchandises entre le Québec et le reste du Canada. En effet, les échanges entre ces deux provinces représentent plus de la moitié (53,2 %) du tonnage ayant le Québec comme origine et une province canadienne comme destination. De même, près de la moitié (46,2 %) du tonnage en provenance du reste du Canada à destination du Québec provient de l'Ontario.

Le tonnage total à destination du Québec provient principalement de l'Ontario (5 012 milliers de tonnes, 32,5 % du total), des Prairies (3 205 milliers de tonnes, 20,8 % du total) et du Centre des États-Unis (2 624 milliers de tonnes, 17,0 % du total). Ces trois régions comptent pour 70 % du total (carte 1).

Les principales régions de destination du tonnage en provenance du Québec sont le Centre des États-Unis (4 453 milliers de tonnes, 22,1 % du total), l'Ontario (4 371 milliers de tonnes, 21,7 % du total), le Nord-Est des États-Unis (3 709 milliers de tonnes, 18,4 % du total) et le Sud des États-Unis (3 145 milliers de tonnes, 15,6 % du total). Ces quatre régions comptent pour 78 % du total (carte 2).

Près de 60 % du tonnage ayant le Québec comme origine prend la direction des États-Unis, alors que 40 % prend la direction d'une autre province canadienne. Par contre, 70 % du tonnage à destination du Québec provient du reste du Canada, alors que seulement 30 % provient des États-Unis. Le flux des

Origines majeures selon le tonnage du trafic ferroviaire à destination du Québec, 2000 (en milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada. Le transport ferroviaire au Canada, 2000. n° 52-216-X1B au catalogue.

* Comprend l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.

Note : Les données sur l'origine et la destination des mouvements de marchandises par voie ferroviaire et sur les tonnes transportées dont on fait état dans la présente figure visent uniquement le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP). Les marchandises faisant l'objet de transferts interrégionaux avec des transporteurs de marchandises sur de courtes distances sont incluses, tandis que les marchandises faisant l'objet de transferts interrégionaux entre ces deux sociétés ferroviaires sont exclues, de manière à éviter les doubles comptes. Les données détaillées ne sont disponibles que pour les 74 principales marchandises.

Carte réalisée par le Service de l'économie et du plan directeur en transport, décembre 2002.

Carte 1

échanges est donc plus équilibré avec le reste du Canada (8 214 milliers de tonnes en provenance du Québec, contre 10 843 milliers de tonnes à destination du Québec).

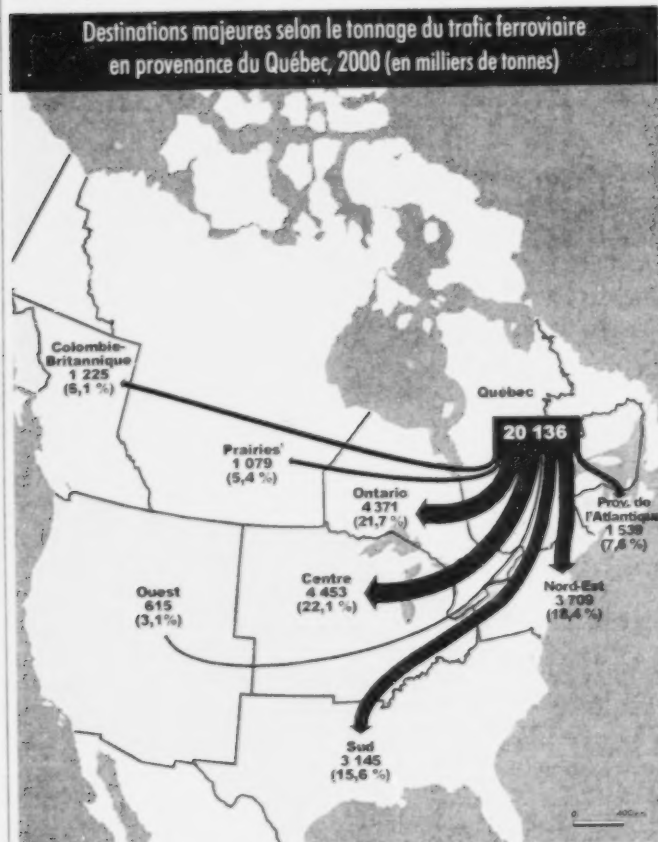
On observe un déséquilibre dans le flux de marchandises avec le Québec qu'avec les États-Unis (11 922 en provenance du Québec, contre seulement 4 587 à destination du Québec).

les échanges entre le Québec et le Nord-Est des États-Unis, où le trafic de marchandises en provenance du Québec (3 709 milliers

de tonnes) dépasse largement celui à destination du Québec (380 milliers de tonnes). Cette situation peut s'expliquer par la nature des

biens transportés et la relative proximité géographique des deux régions.

Une répartition inégale de la croissance du tonnage à destination du Québec



Source : Statistique Canada. *Le transport ferroviaire au Canada, 2000*, n° 52-216-X1B au catalogue.

*Comprend l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.

Note : Les données sur l'origine et la destination des mouvements de marchandises par voie ferroviaire et sur les tonnes transportées dont on fait état dans la présente figure visent uniquement le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP). Les marchandises faisant l'objet de transferts interréseaux avec des transporteurs de marchandises sur de courtes distances sont incluses, tandis que les marchandises faisant l'objet de transferts interréseaux entre ces deux sociétés ferroviaires sont exclues de manière à éviter les doubles comptes. Les données détaillées ne sont disponibles que pour les 74 principales marchandises. Carte réalisée par le Service de l'économie et du plan directeur en transport, décembre 2002.

Carte 2

Exception faite du transport de marchandises en provenance du Nord-Est des États-Unis à destination du Québec, toutes les paires origine-destination ont vu leur tonnage augmenter entre 1999 et 2000. On observe ainsi une croissance de 11,3 % du tonnage à destination du Québec et de 8,7 % du tonnage en provenance du Québec.

D'une façon plus spécifique, entre 1999 et 2000, la plus forte croissance pour le tonnage en provenance du Québec a été observée pour la région Atlantique (28,4 %), alors que la Colombie-Britannique a connu la plus forte hausse (21,9 %) pour le tonnage à destination du Québec.

Entre 1999 et 2000, la croissance du tonnage transporté par train en provenance du Québec s'est répartie de façon approximativement égale entre les destinations canadiennes (+ 855 milliers de tonnes) et américaines (+ 761 milliers de tonnes). Par contre, on constate que la croissance du tonnage à destination du Québec provient essentiellement du reste du Canada, où l'augmentation de 1 464 milliers de tonnes dépasse largement celle du tonnage provenant des États-Unis, ce qui représente une hausse de seulement 102 milliers de tonnes.

ANALYSE

Le marché des croisières internationales

Clément Gamache Service de l'économie et du plan directeur en transport - Direction de la planification

D'après les chiffres de la Cruise Lines International Association (CLIA), le marché des croisières connaît une croissance apprécia-

ble depuis 1980, première année pour laquelle des statistiques ont été établies. Cette année-là, moins de 1,5 million de vacanciers

avaient fait une croisière. En 1989, ce nombre avait fait un bond pour atteindre 3,2 millions et, en 1999, il avait plus que doublé. Avec des

relèvements records de capacité, cette industrie semble pouvoir repousser les limites de la croissance de son marché. Selon la CLIA, ce marché a continué de croître en 2002, établissant un record de presque 7,4 millions de croisiéristes à l'échelle mondiale, soit près de 16 % de plus qu'en 1999.

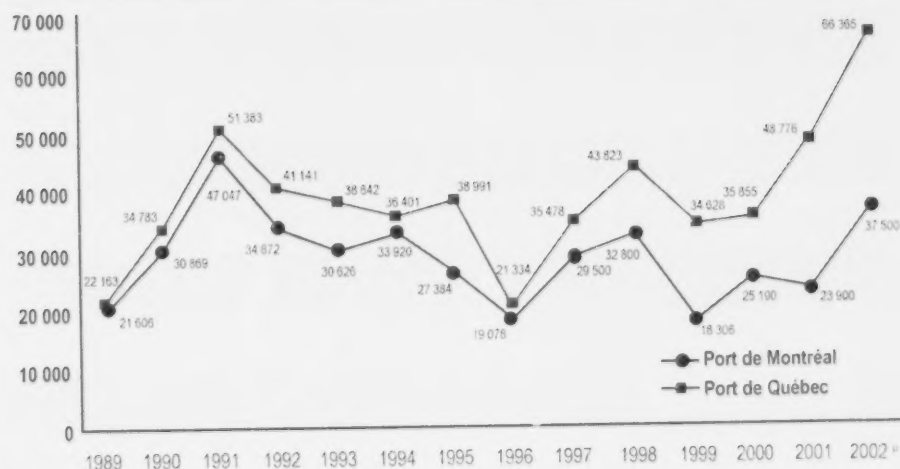
L'industrie sait s'adapter au marché. D'après la CLIA, les capacités sous contrat ou prévues par l'industrie pour la construction de navires permettent de prévoir au cours des cinq prochaines années une augmentation moyenne de l'ordre de 7,9 %¹. Outre la multiplication des grands navires, dont les installations et les services peuvent rivaliser avec ceux de bien des lieux de villégiatures à grande échelle, la CLIA signale un nouveau créneau, celui des croisières de brève durée, qui représente le secteur le plus en croissance de l'industrie. Depuis 1980, le nombre de passagers faisant de courts séjours de croisière a plus que sex-

uplé, pour atteindre, en 2002, 2,5 millions de vacanciers. Parmi les destinations les plus recherchées pour ces brefs itinéraires, on compte les Bahamas, le Mexique, les Antilles, la Méditerranée et, plus récemment, la Nouvelle-Angleterre et la région canadienne de l'Atlantique. L'un des facteurs qui a favorisé le développement du marché de l'Est canadien est sans doute le fait que l'industrie a bien accueilli en 1999 les assouplissements apportés à la réglementation canadienne encadrant l'exploitation des casinos². Les casinos sont de plus en plus fréquentés à bord des navires de croisières.

Les navires de croisières qui sillonnent les océans Atlantique et Pacifique amènent un nombre sans précédent de voyageurs internationaux au Canada. En l'an 2000, le nombre de croisiéristes internationaux qui ont visité les littoraux est et ouest du Canada a été de 636 000³. C'est 17 % de plus qu'en 1999 et presque trois fois plus qu'en 1990. Si on considère exclu-

sivement la côte est, il s'agit d'une hausse de 39 % par rapport à 1999 et d'une augmentation par un facteur de 5,5 par rapport à 1990. Ces hausses se comparent avantageusement avec le nombre total de visiteurs internationaux en sol canadien, qui a légèrement diminué (0,9 %) de 1999 à 2000 et a augmenté de seulement 28 % pendant la décennie. Le taux annuel moyen de progression du nombre d'arrivées de croisiéristes internationaux au Canada pour les littoraux est et ouest ont respectivement été de 29 et 12 % de 1995 à l'an 2000. Alors que le marché des croisières sur la côte ouest est bien développé, celui de la région de l'Atlantique en est aux premiers stades du développement. Les arrivées de croisiéristes sur la côte est ont nettement augmenté ces dernières années, leur proportion passant de 15 % en 1995 à 24 % du total canadien en l'an 2000. Cette progression est due à la mise sur pied rapide de nouveaux itinéraires en Nouvelle-Angleterre et dans la région de l'Atlantique.

Evolution du nombre de croisiéristes aux ports de Québec et de Montréal depuis 1989



Sources : Administrations portuaires de Québec et de Montréal;
Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent.
* données préliminaires

Figure 1

Fréquentation aux ports de Québec et de Montréal

Aux ports de Québec et de Montréal, après des sommets de respectivement 51 383 et 47 047 visiteurs en 1991, les croisières internationales ont connu une baisse dans le milieu des années 1990, pour enregistrer à nouveau une croissance à partir de 1997, puis à nouveau des replis plus ou moins marqués selon l'administration portuaire en 1999 et en 2000 (figure 1). L'année 2001 marque une reprise, et ce, en dépit des attentats du 11 septembre qui ont mis fin abruptement à une saison qui s'annonçait sans précédent. La clientèle de croisiéristes qui se rendent au Québec vient essentiellement des États-Unis. Dans le cas où il y aurait répétition d'actes terroristes contre des intérêts américains, un détournement de cette clientèle vers des destinations jugées plus sécuritaires et qui sont plus près du territoire américain, comme c'est le cas du Québec,

apparaît très plausible. Les données préliminaires pour l'année 2002 laissent entrevoir un bilan record pour le port de Québec, avec 66 365 passagers. Le port de Montréal connaît quant à lui son deuxième bilan le plus élevé, enregistrant la visite de plus de 37 500 passagers au cours de cette même année.

L'Administration portuaire de Québec a procédé en 2001 à la mise en place d'un terminal pour croisiéristes à la Pointe-à-Carcy. Depuis mai 2002, des aménagements supplémentaires permettent de fournir sur place des services d'immigration, de douanes et d'accueil ainsi que des services de manutention des bagages et d'enregistrement des passagers, qui s'ajoutent aux activités d'embarquement et de débarquement qui étaient déjà possibles auparavant. Si le marché des croisières inter-

nationales se développait de façon significative, un maillage plus étroit pourrait se mettre en place entre les aéroports et les sites portuaires.

Des prévisions relatives à la fréquentation tirées d'une étude réalisée en 1999 indiquent que Québec pourrait accueillir plus de 200 000 visiteurs en 2020⁴. Même si ces prévisions n'étaient pas atteintes, les répercussions pour l'aéroport Jean-Lesage d'une très forte croissance du nombre de croisiéristes pourrait s'avérer non négligeable. De plus, la gare intermodale du Palais, située non loin du terminal de croisières, abrite à la fois le terminus d'autocars et la gare ferroviaire, et constitue donc un nœud intermodal de première importance pour le transport des personnes à l'échelle de l'agglomération de Québec.

¹ Site Internet de la CLIA : <http://www.cruising.org> à la rubrique Current Cruise News & Archives.

² Depuis 1999, les modifications apportées à la réglementation canadienne des casinos permettent aux sociétés de croisières internationales d'exploiter des casinos une fois que leurs navires se trouvent à cinq milles marins (3 45 milles) d'un port d'escale du pays. Auparavant, les casinos fermaient des que les navires atteignaient les eaux territoriales.

Il en résultait un important manque à gagner qui incitait les sociétés à éviter les incursions trop à l'intérieur des eaux territoriales, ce qui défavorisait systématiquement les escales aux ports de Québec et de Montréal.

³ Statistique Canada, 87-003-XPB au catalogue, vol. 20, n° 2, printemps 2001. Il s'agit seulement de résidents des États-Unis et d'outre-mer. Excluant les résidents d'outre-mer et les Américains arrivant au pays par d'autres moyens pour monter sur un bateau de croisière à l'intérieur des frontières canadiennes.

⁴ Bruno Elias & Associates Inc. Cruise Feasibility Study. Société du Port de Québec, 1999, page VIII-6. La saison débutant plus tôt, en juin plutôt qu'en août, et les nouvelles installations permettant de recevoir de plus gros et plus nombreux paquebots, l'organisme prévoit que la fréquentation au port de Québec devrait connaître une augmentation significative au cours des prochaines années.

ANALYSE

Les déplacements des personnes au Québec

Clément Gamache Service de l'économie et du plan directeur en transport - Direction de la planification

Le présent article aborde en premier lieu les résultats d'une étude récente qui démontre, pour la première fois, l'existence d'un lien de causalité entre les déplacements des personnes et les échanges économiques (plus précisément commerciaux). Un bilan des déplacements effectués par les gens d'affaires au Québec est ensuite tracé à partir de données provenant de Tourisme Québec.

La seconde partie de ce dossier, qui paraîtra dans le prochain numéro du Bulletin économique du transport, présentera une évaluation sommaire de l'impact économique des déplacements des gens d'affaires, de même qu'une revue prospective sur ce type de déplacements.

Partie 1 : LA CONTRIBUTION DES GENS D'AFFAIRES AUX ÉCHANGES COMMERCIAUX

À l'instar du commerce international des marchandises, les déplacements des personnes à l'échelle mondiale sont en pleine croissance. Ce phénomène entraîne la multiplication des acteurs et des occasions de développe-

ment. On a souvent l'occasion de constater un lien de cause à effet entre les déplacements des personnes et les relations d'affaires que celles-ci établissent. Le présent article tente de saisir le lien qui existe entre les déplacements

des personnes et les mouvements des marchandises, et plus spécifiquement l'importance que revêt l'établissement de relations d'affaires dans le cadre des échanges commerciaux à l'échelle internationale.

Relations entre les échanges commerciaux et les déplacements des personnes

Les échanges commerciaux sont souvent le fruit de nombreuses démarches préalables de la part des producteurs, des représentants commerciaux et gouvernementaux, ainsi que de relations personnelles établies lors de visites dans le pays ou la région de leurs partenaires commerciaux. Peu d'études ou de publications font état des liens qui existent entre les déplacements des personnes et le développement économique. Cela s'explique par le fait que le rapport de cause à effet est difficile à établir, en raison, d'une part, du caractère intangible et discrétionnaire de telles démarches (perception, relations humaines, sentiment de sécurité, durée et persistance des démarches, présence répétée à une exposition, un congrès, etc.), et, d'autre part, par les multiples facteurs exogènes en cause (coûts, réseaux de contacts, situation économique, climat politique et social, occasions d'affaires, réglementations, etc.) qui sont susceptibles d'influencer la décision d'investir.

Toutefois, une étude publiée en 2000, portant sur la période de 1982 à 1997, établit clairement un lien entre les flux d'activités commerciales au niveau international et de déplacements des personnes

à ce même niveau¹. L'analyse chronologique réalisée avec des données australiennes et portant sur les échanges de ce pays avec quatre de ses plus importants partenaires commerciaux (États-Unis, Royaume-Uni, Japon et Nouvelle-Zélande) tend à confirmer les trois hypothèses à l'étude :

- les déplacements des gens d'affaires entraînent des activités de commerce international, principalement

lement sous forme d'exportation; ● le commerce international génère des déplacements d'affaires, et dans certains cas des déplacements à des fins d'agrément, et enfin; ● les déplacements internationaux autres que pour les affaires donnent également lieu à des échanges de biens et de services au niveau international.

Pour la plupart des liens étudiés,

Relations de long terme entre les déplacements et le commerce australien établies par l'étude de Kulendran et Wilson

Relations de long terme (statistiquement significatives) ¹		Pays concernés
Tous les déplacements	vs exportations réelles	Etats-Unis, Japon
Tous les déplacements	vs importations réelles	Royaume-Uni
Tous les déplacements	vs commerce total réel	Royaume-Uni, Japon, Nouvelle Zélande
Déplacements d'affaires	vs exportations réelles	Etats-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande
Déplacements d'affaires	vs importations réelles	Royaume-Uni
Déplacements d'affaires	vs commerce total réel	Etats-Unis, Royaume-Uni, Japon, Nouvelle Zélande
Déplacements d'agrément	vs exportations réelles	Etats-Unis, Japon, Nouvelle Zélande
Déplacements d'agrément	vs importations réelles	Royaume-Uni
Déplacements d'agrément	vs commerce total réel	Royaume-Uni, Japon

Source : Kulendran, N., et Wilson, K., *Applied Economics Review*, 2000, vol. 32, page 1005

¹ Fondé sur les tests de Durbin-Watson, de Dickey-Fuller et de Dickey-Fuller augmenté

Tableau 6

Note méthodologique de l'étude de Kulendran et Wilson

L'originalité de l'étude réside dans le fait que, pour la première fois, on cherche à savoir s'il existe une relation entre les flux d'activités commerciales et de déplacements des personnes par paires de pays (échanges bilatéraux) sur une longue période. En outre, les auteurs proposent une approche originale dans l'analyse du lien de causalité et du caractère endogène de ces flux.

L'étude de Kulendran et Wilson utilise les approches de la cointégration et de la causalité de Granger pour vérifier trois hypothèses fondées sur l'existence d'un lien entre le commerce international et les déplacements internationaux. A priori, la relation peut sembler évidente, le flux des déplacements intégrant les transactions qui constituent la partie des services dans la balance des paiements dans la comptabilité nationale d'un pays. Cependant, la question de fond n'est pas de savoir s'il existe un mouvement corrélé entre les deux flux, en l'occurrence entre les personnes et les marchandises, mais bien s'il existe des liens (relations fortes, interactions) entre ces deux phénomènes. Est-ce que les fluctuations dans le temps reflètent simplement l'identité de l'équation de la balance des paiements ou existe-t-il bien un lien de causalité ?

La recherche d'un tel lien entre les deux flux débute par un test visant à estimer le niveau d'intégration des diverses séries chronologiques. Ce test permet de vérifier si les séries testées par paires (échanges bilatéraux) suivent un modèle stochastique commun. L'existence d'une telle tendance prouve qu'il y a un rapport d'équilibre de long terme entre les deux flux, maintenu uniquement si l'erreur issue de la régression cointégrée est une variable stochastique fixe. Une fluctuation par paires de deux séries évoluant ensemble dans le temps supporte l'idée que des relations existent entre les déplacements et le commerce international. Cependant, un test plus robuste, celui de la causalité de Granger, est proposé par les auteurs afin de déterminer non seulement si les séries fluctuent ensemble, mais également dans quel sens elles le font.

(Adaptée et traduite librement de l'article de Kulendran et Wilson, *EAR*, vol. 32, p. 1001-1002)

particulièrement ceux qu'on observe entre les exportations et les voyages d'affaires ou pour tous buts confondus, non seulement les auteurs démontrent l'existence

d'un lien étroit et statistiquement significatif² entre le commerce international et les déplacements des personnes à l'échelle internationale, comme on pouvait s'y at-

tendre (tableau 6), mais ils sont également en mesure d'indiquer le sens de ce lien de causalité entre les deux phénomènes (tableau 7). Cette première analyse des liens

Résumé des résultats des tests de causalité de Granger effectués dans l'étude de Kulendran et Wilson

Pays	Relations causales		Niveau de signification (marge d'erreur)
	Type de déplacement	Relations commerciales	
États-Unis	Déplacements d'affaires	→ commerce total réel	1 %
	Tous les déplacements	→ exportations réelles	1 %
	Tous les déplacements	→ commerce total réel	1 %
	Tous les déplacements	← commerce total réel	1 %
	Déplacements d'agrément	→ commerce total réel	10 %
	Déplacements d'agrément	← exportations réelles	10 %
Japon	Tous les déplacements	→ exportations réelles	5 %
	Tous les déplacements	→ commerce total réel	5 %
	Déplacements d'agrément	→ exportations réelles	5 %
	Déplacements d'agrément	→ commerce total réel	5 %
Royaume-Uni	Déplacements d'affaires	→ importations réelles	5 %
	Tous les déplacements	← commerce total réel	1 %
	Déplacements d'affaires	← commerce total réel	5 %
Nouvelle-Zélande	résultats non probants ¹		n.d.

Source : Kulendran, N., et Wilson, K., *Applied Economics Review*, 2000, vol. 32, pages 1003 et 1006.

Note : Les flèches indiquent la direction du lien de causalité
n.d. : non disponible.

¹ Les relations très étroites entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande, tant sur les plans historique, culturel que commercial, intègrent pleinement des caractéristiques dont ne pourraient bénéficier d'autres États. De plus, la taille disproportionnée des deux économies (l'Australie = 5 fois la Nouvelle-Zélande), le surplus commercial australien envers la Nouvelle-Zélande, leur proximité et leur isolement géographique commun favorisent une intégration très prononcée.

Tableau 7

entre les relations commerciales et les déplacements des personnes à l'échelle internationale milite en faveur d'une prise en compte des déplacements des gens d'affaires et, dans une moindre mesure, des touristes d'agrément, dans la planification des transports des personnes en soutien à l'activité économique.

La conclusion d'ententes commerciales bilatérales et multilatérales à l'échelle planétaire visant à faciliter la libre circulation des marchandises et des personnes ne pourra que renforcer cette adéquation. À cet égard, les instances publiques, en favorisant de telles ententes, peuvent jouer un rôle proactif, en appui à la structure

économique d'une région et à ses avantages comparatifs face à d'autres régions.

Bilan des déplacements des gens d'affaires au Québec

Les relations commerciales et les relations avec et entre les administrations publiques nécessitent de nombreux déplacements. Le phénomène des déplacements d'affaires n'est pas négligeable et le marché est considérable, surtout auprès de nos principaux partenai-

res commerciaux. Notamment, les marchés des États-Unis et de l'Ontario demandent beaucoup d'attention parce qu'ils représentent un potentiel énorme, tant pour le transport des marchandises que pour les déplacements des gens d'affaires, qui bien souvent précè-

dent l'établissement de relations commerciales, la consolidation d'investissements ou encore la décision d'investir à nouveau ou pour une première fois.

Les déplacements des gens d'affaires, notamment sur le continent

nord-américain, prennent une dimension de plus en plus importante en raison du développement considérable des échanges commerciaux du Québec avec ses principaux partenaires. Pour la seule année 2000, les échanges commerciaux de marchandises entre le Québec et les États-Unis atteignaient plus de 94 milliards de dollars. Quant aux relations avec l'ensemble des partenaires commerciaux du Québec à l'échelle internationale (incluant le reste du Canada), elles approchaient les 190 milliards de dollars.

En 1999, les dépenses de la clientèle d'affaires et de congrès au Québec atteignaient 1,1 milliard de dollars et représentaient près du tiers des dépenses de tous les touristes (d'affaires et d'agrément). Les touristes d'affaires et de congrès ont recours beaucoup plus que les autres à des services touristiques commerciaux (hébergement, restauration et moyens de transport). Cela se traduit par une dépense moyenne quotidienne plus de deux fois plus élevée que celle des touristes d'agrément, et plus de quatre fois plus élevée que celle des touristes rendant visite à des parents ou des amis.

En outre, des estimations indiquent que le volume de déplacements pour affaires et congrès au Québec s'accroît de manière signi-

Augmentation des déplacements pour des fins d'affaires

Au Québec, au cours des cinq dernières années pour lesquelles on possède des données, la forte croissance du tourisme d'affaires, observable dans chaque marché géographique d'origine, est supérieure à celle du tourisme d'agrément. Entre 1993 et 1998, le nombre de visites de touristes d'affaires et de congrès en provenance des États-Unis et des autres pays a augmenté de respectivement 42 et 90 %, comparativement à 10 et 35 % pour le tourisme d'agrément. De plus, cette performance est de loin supérieure à celles de nos principaux concurrents canadiens (Ontario et Colombie-Britannique) et représente près du double de la croissance moyenne canadienne. Il en résulte une progression significative des parts de marché du Québec à l'échelle canadienne au cours de cette période, soit une croissance de 1,5 % du tourisme d'affaires américain et de 6,6 % du tourisme d'affaires en provenance d'autres pays, au détriment notamment des marchés ontariens (-1,3 et -1,4 % respectivement) et de la Colombie-Britannique (+1,5 et -2,4 %).

Selon les prévisions de Tourisme Québec et de l'Institut canadien de recherche en tourisme du Conference Board du Canada, le nombre de touristes d'affaires et de congrès au Québec devrait croître entre 4 et 5 % par année d'ici 2005, selon le marché géographique d'origine. Le marché le plus prometteur est le tourisme d'affaires en provenance des pays autres que les États-Unis, alors que le marché américain devrait connaître un rythme de croissance plus modéré.

ficative. Selon certaines prévisions, sous réserve du maintien de la croissance économique, la progression soutenue de ces dernières années (en comparaison avec ce qu'on observe pour le tourisme d'agrément) devrait se maintenir au cours des cinq prochaines années, mais à un rythme plus modéré.

Le bilan des déplacements pour affaires au Québec met en lumière les progrès accomplis. Parmi les résultats les plus significatifs, Tou-

risme Québec observe une croissance de la part de marché du Québec au Canada en matière de tourisme d'affaires et de congrès, une diversification remarquable de l'offre touristique (produits et activités), un élargissement notable des marchés, qui va de pair avec l'internationalisation de la clientèle, et l'intensification, particulièrement aux États-Unis et en Europe, des campagnes promotionnelles et du travail de prospection des marchés effectué par les entreprises.

Définition et évaluation

Le tourisme d'affaires et de congrès est un secteur d'activité complexe qui prend des formes variées : déplacements pour des relations commerciales avec et entre administrations publiques, pour des réunions d'affaires, de travail, de formation, des inspections, des consultations et des voyages d'études, pour des congrès, des colloques, des séminaires, des conférences, des foires, des expositions, des salons spécialisés voire même des voyages de motivation. L'ampleur du tourisme d'affaires et de congrès au Québec et de celui des Québécois à l'étranger peut être cernée de façon globale. Les instruments d'évaluation disponibles actuellement ne permettent cependant pas d'effectuer une analyse de chacune des formes. Les activités touristiques utilisées pour le calcul des ratios excluent les visites aux parents et aux amis ainsi que les autres buts tels que définis par Tourisme Québec.

Ne sont comptabilisés que les déplacements comportant un séjour d'une nuit ou plus.

Caractéristiques des déplacements pour affaires

Le portrait qui suit présente les caractéristiques des déplacements pour affaires selon trois points : l'ampleur du marché, sa répartition entre les divers modes de

transport et la provenance de certaines clientèles cibles. Ce portrait montre bien l'ampleur et la diversité des déplacements des gens d'affaires de toutes provenances

ainsi que le fait que tous les modes de transport sont utilisés. Il montre en outre que la provenance et la destination de la clientèle correspondent, dans plusieurs cas,

aux marchés commerciaux internationaux ou interprovinciaux privilégiés par les industriels du Québec.

LE MARCHÉ

● Au total, en 1999, plus de 2,1 millions de déplacements pour affaires ont été réalisés au Québec³. Un peu plus de la moitié furent effectués en automobile (1,2 million), près de 40 % par avion (840 000) et à peine 4 % en autocar (84 000). Par ailleurs, au cours de la même année, 1,4 million de déplacements pour le même motif ont été réalisés par des Québécois à l'extérieur du Québec, environ 43 % vers les autres provinces canadiennes, 42 % en direction des États-Unis (70 % en avion et 26 % en automobile) et 15 % vers d'autres pays. En résumé, en 1999, le volume global des déplacements au Québec pour faire des affaires ou assister à des congrès, toutes origines et toutes destinations confondues, atteignait 3,6 millions de déplacements (figure 2).

● Au cours de cette même année, un peu moins de la moitié (46 %) de la clientèle d'affaires et de congrès était constituée de Québécois. Cependant, 68 % des dépenses faites par des gens d'affaires au Québec (750 millions de dollars) l'ont été par des non-Québécois. Près du quart (22 %) des dépenses faites par des gens d'affaires l'ont été par des Canadiens des autres provinces; la part des Américains représente un peu plus (26 %), et celle des gens d'affaires d'autres pays, un cinquième.

LA RÉPARTITION ENTRE LES MODES

● Les habitudes de cette clientèle en matière de transport varient considérablement selon le marché géographique d'origine. Les Québécois ont surtout recours à l'automobile (85 %) pour effectuer leurs voyages d'affaires au Québec (7 % utilisent l'autocar et la même proportion utilise l'avion). Il en va de même pour les Canadiens hors Québec, dont 47 % utilisent l'auto-

mobile. Toutes les autres clientèles préfèrent largement l'avion, les gens d'affaires des pays autres que les États-Unis étant ceux qui l'utilisent le plus (dans 96 % des cas⁴ comparativement à 78 % pour les Américains).

RÉPARTITION RÉGIONALE DU TOURISME D'AFFAIRES ET DE CONGRÈS

Près des deux tiers des dépenses faites par des gens d'affaires au Québec le sont dans la périphérie de Montréal⁵, même si seulement la moitié des déplacements y sont effectués⁶. La région de Québec est choisie pour près d'un déplacement d'affaires sur cinq (18 %) et compte pour 20 % des dépenses de toute la clientèle d'affaires au Québec. Plus du quart de tous les déplacements d'affaires se font vers les autres régions du Québec, et ceux-ci comptent pour près du tiers de toutes les dépenses.

Si l'on exclut Montréal, dans toutes les régions du Québec la clientèle d'affaires est principalement québécoise. Cette clientèle représente près des deux tiers des déplacements et près de la moitié des dépenses.

La clientèle d'affaires québécoise forme le groupe le plus nombreux, avec 45 % de tous les déplacements d'affaires faits au Québec et 32 % des dépenses. Il s'agit davantage d'une clientèle de démarcheurs-prospecteurs ou d'investisseurs à la recherche de partenaires d'affaires (77 % des voyages et des dépenses) que d'une clientèle de congrès. Elle vient des régions de Montréal (28 % des voyages et des dépenses), de Québec (29 et 25 % respectivement) et des Cantons-de-l'Est (7 % chacune). Elle se déplace surtout en automobile (85 %). Elle choisit des régions autres que Montréal et Québec pour près de la moitié des voyages qu'elle effectue. Elle répartit ses déplacements tout au long de l'année, contrairement aux touris-

tes d'agrément.

La clientèle d'affaires venant des autres provinces canadiennes se classe deuxième en importance. Elle représente 24 % de tous les déplacements d'affaires faits au Québec et 22 % des dépenses. Elle constitue elle aussi plutôt une clientèle de démarcheurs-prospecteurs ou d'investisseurs (77 % des voyages) qu'une clientèle de congrès. Elle vient principalement de l'Ontario (75 % des déplacements des gens d'affaires du Canada), mais la part des Prairies et de la Colombie-Britannique (16 %) est significative sur le plan des dépenses (21 % des sommes dépensées par les Canadiens) et du nombre de nuitées (25 % de séjours canadiens).

La clientèle d'affaires ontarienne vient principalement de l'agglomération de Toronto (25 % des voyages) et de l'est de l'Ontario (région d'Ottawa-Kingston, 50 %). La région de Peterborough compte de plus pour 20 % des voyages.

La clientèle d'affaires canadienne se déplace surtout en avion (57 %), mais dans une moindre mesure en ce qui concerne les Ontariens (51 %). Elle se déplace durant toute l'année, fait des séjours d'une durée moyenne de 2,8 nuitées, ce qui génère des dépenses de 194 dollars par nuitée. Enfin, elle choisit la région de Montréal pour quatre déplacements sur cinq.

Le marché américain des associations qui organisent des congrès était évalué à 32 milliards de dollars en 1998, dont 18,2 milliards consacrés aux congrès et 13,9 milliards à des réunions⁷. Le marché des entreprises occupe la deuxième place dans le marché des réunions d'affaires (9,5 milliards de dollars de dépenses), la

Répartition du tourisme d'affaires et de congrès au Québec en 1999 (séjour d'une nuit et plus)

Selon le nombre de déplacements

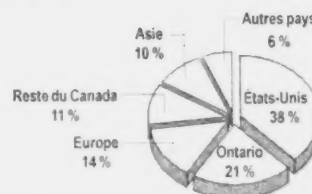
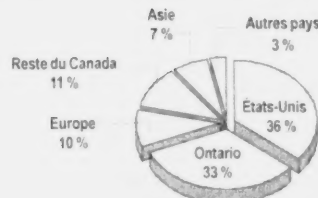
Selon les montants

Total des visiteurs étrangers

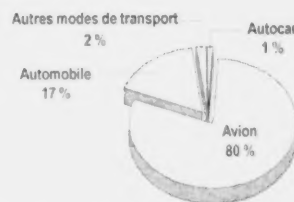
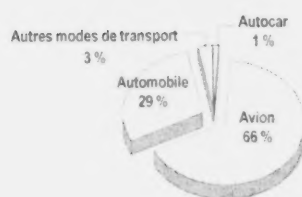
Total : 1 157 000 déplacements

Total : 750 millions de dollars

Répartition géographique



Répartition modale

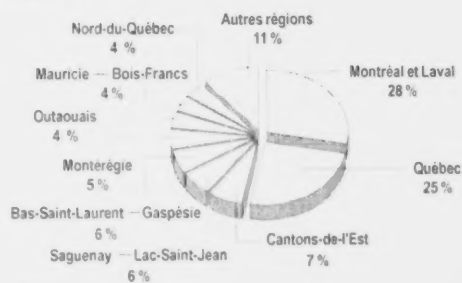
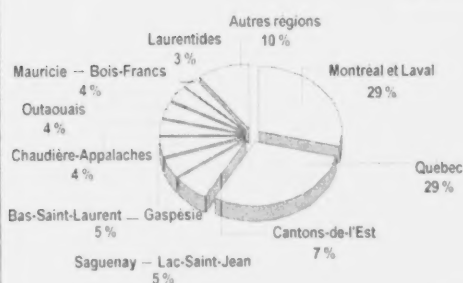


Total des visiteurs domestiques (québécois)

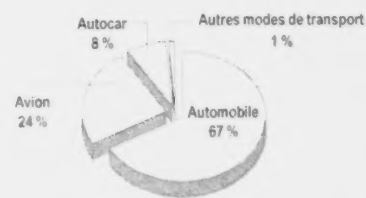
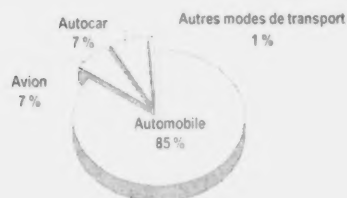
Total : 973 000 déplacements

Total : 361 millions de dollars

Répartition géographique



Répartition modale



Ratio (Visiteurs étrangers / Total des visiteurs au Québec)

54,3 %

67,5 %

Source : Tourisme Québec, diverses publications, compilation du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec, mars 2001.

Figure 2

première place étant occupée par les voyages de motivation, avec 11 milliards de dollars de dépenses. Cela explique pourquoi le marché des États-Unis est le plus convoité au monde. Son ampleur justifie des efforts de promotion ciblés de la part tant des organismes touristiques que des agents de promotion des entreprises, notamment dans les régions où le Québec a un fort taux de pénétration sur le plan commercial. C'est le cas des États du Nord-Est et du Centre-Nord, et également des marchés en pleine expansion que constituent certains États du sud et de l'ouest (particulièrement le Texas et la Californie).

Presque aussi nombreuse que la clientèle des autres provinces canadiennes, la clientèle d'affaires des États-Unis représente 20 % de tous les déplacements d'affaires faits au Québec et 24 % des dépenses.

Il s'agit d'abord d'une clientèle de démarcheurs-prospecteurs ou d'investisseurs (72 %) mais aussi, dans une moindre mesure, d'une clientèle de congrès, dont les dépenses (37 %) sont assez importantes. Entre 1993 et 1998, elle a augmenté à un rythme beaucoup plus rapide (moyenne annuelle de 8 %) que la clientèle d'agrément (1 %).

Elle se déplace principalement en avion (pour plus des trois quarts de ses déplacements), exception faite des voyageurs qui viennent des États limitrophes du Québec. Elle se déplace durant tous les trimestres et effectue des déplacements qui durent 2,7 nuitées en moyenne, entraînant des dépenses particulièrement élevées par nuitée (228 dollars). Elle choisit la région de Montréal plus de trois fois sur cinq.

La clientèle d'affaires américaine vient principalement de l'Atlantique (21 % des voyages) et du Centre

Nord-Est (18 %) ; parmi les autres régions importantes, figurent la Côte Sud-Est (15 %), la Nouvelle-Angleterre (14 %), le Pacifique (10 %), la région des Montagnes (8 %) et le Centre Nord-Ouest (6 %). En outre, entre 1996 et 1998, elle a progressé de façon notable dans les régions du Centre Nord-Ouest (78 %), du Pacifique (23 %), du Centre Nord-Est (16 %), et de la région des Montagnes (234 %)*.

On peut faire certains rapprochements entre le développement des échanges de marchandises et les déplacements de la clientèle d'affaires. Le commerce des marchandises et les déplacements de la clientèle d'affaires semblent suivre des modèles géoéconomiques à peu près similaires dans les régions limitrophes du Québec, qui demeurent de loin nos principaux partenaires commerciaux, en raison de la forte densité de population et de l'activité industrielle sous-jacente. Certaines régions de l'ouest ou du sud américain connaissent également un développement soutenu, à la fois pour le commerce des marchandises et pour les déplacements de la clientèle d'affaires.

Cette clientèle vient principalement de quelques États : New York (où elle a connu une augmentation remarquable), New Jersey, Massachusetts, Georgie, Illinois et Californie. Dans ces deux derniers États, la clientèle d'affaires est aussi nombreuse, sinon plus, que la clientèle d'agrément⁹.

La clientèle des autres pays que les États-Unis est la moins nombreuse de toutes en ce qui concerne les déplacements effectués au Québec (10 %), mais elle est presque aussi importante que la clientèle américaine en ce qui a

trait aux dépenses (20 %). Par ailleurs, il s'agit davantage d'une clientèle de démarcheurs-prospecteurs ou d'investisseurs (54 %) que de congrès. Cette clientèle d'affaires est principalement constituée d'une clientèle de réunions d'affaires (45 %) plutôt que d'une clientèle de relations commerciales ou gouvernementales (9 %).

Entre 1993 et 1998, elle a augmenté à un rythme beaucoup plus rapide (moyenne annuelle de 14 %) que la clientèle d'agrément (7 %). Cette dernière diminue depuis le sommet atteint en 1996.

Cette clientèle se déplace essentiellement en avion, voyage tous les trimestres de l'année, et effectue des séjours plus longs (6,1 nuitées en moyenne) mais qui entraînent des dépenses par nuitée (162 dollars) moins élevées que celles des Américains et des Canadiens des autres provinces.

En majorité, elle choisit la région de Montréal (69 % des déplacements). En outre, dans 51 % des cas, elle vient d'Europe (France, 15 %, Royaume-Uni, 7 % et Allemagne, 4 %) et d'Asie (32 %).

Selon Statistique Canada¹⁰, les voyages d'affaires dans les pays d'outre-mer ont pris un peu plus d'importance en 2000, représentant près de 17 % de l'ensemble des voyages internationaux avec nuitées contre 15 % en 1991. C'est le seul segment de marché à avoir accru sa part au cours des dix dernières années. Si la proportion du total des déplacements d'une nuit et plus demeure à peu près stable pour les voyages d'agrément, de loisirs ou de vacances (légère perte de 0,3 %), les voyages pour rendre visite à des amis ou des parents accusent la plus forte diminution, ne comptant plus que pour 17,8 % comparativement à 19,3 % en 1991.

d'autres industries, le tourisme a été touché de plein fouet par les tragiques événements survenus le

Impacts d'événements internationaux¹¹

La décision d'entreprendre ou non un voyage à l'étranger est influencée par un ensemble de facteurs,

notamment les événements susceptibles de mettre en danger la sécurité personnelle. Comme bien

11 septembre 2001 ainsi que par la lutte au terrorisme qui en a résulté. Des baisses étaient à prévoir dans les voyages internationaux, d'autant plus que les États-Unis occupent le premier rang mondial à la fois pour les recettes et les dépenses du tourisme international. L'expérience a toutefois démontré que les voyageurs reprennent leurs activités assez rapidement surtout pour les déplacements d'affaires, qui sont généralement moins sensibles à des considérations extérieures ¹².

Une étude produite par l'Organisation mondiale du tourisme

(OMT) ¹³ révèle que l'effet sur le trafic aérien des attentats du 11 septembre s'est résorbé graduellement. Toutes destinations confondues, le niveau des réservations aériennes a diminué de plus du quart le premier mois suivant les attentats. Dès novembre, la différence s'était résorbée de moitié, et en janvier 2002 on retrouvait, à peu de chose près, le niveau d'affluence de l'année précédente.

Au cours de la dernière décennie, deux événements ont entraîné une interruption de la croissance des voyages des Canadiens à l'extérieur du pays. D'abord, en réac-

tion à la guerre du Golfe, en 1991, ces derniers avaient été moins nombreux à s'envoler vers des destinations outre-mer, mais les voyages ont cependant progressivement repris dès l'année suivante. Puis, quelques années plus tard, à la fin de 1997, la crise financière en Asie a eu pour effet d'entraîner, non pas une diminution du nombre de voyages, mais plutôt un ralentissement de la croissance. Encore une fois, cependant, les Canadiens reprenaient leurs déplacements vers les pays étrangers dès l'année suivante.

Déplacements et réseaux

La concurrence internationale dans le domaine des voyages d'affaires est, à maints égards, très vive. Par exemple, les associations qui organisent des congrès disposent d'une offre abondante d'infrastructures et de services de qualité, que l'on trouve dans toutes les grandes villes nord-américaines, européennes, asiatiques, et même sur les bateaux de croisières. L'offre est tout aussi considérable pour les entreprises qui tiennent des réunions d'affaires ou des séminaires de formation, que ce soit dans des centres de villégiatures, des stations balnéaires ou

dans les grandes villes.

La multimodalité est étroitement associée au transport des marchandises, mais c'est également un aspect important du transport des personnes. C'est particulièrement vrai dans le cas du transport aérien. Ainsi, se rendre à l'aéroport nécessite l'utilisation de l'automobile, du taxi ou du transport en commun. Une enquête origine-destination effectuée auprès des passagers de l'aéroport de Dorval en 1993 révélait que 62 % utilisaient l'automobile, 29 % le taxi et 5 % l'autobus pour se rendre à

l'aéroport ¹⁴. Même si elle date de quelques années, cette enquête montre l'importance des voies routières pour accéder à l'aéroport de Montréal. Cette dépendance envers la route et la faible desserte du territoire par le transport public sont des phénomènes qu'on retrouve également dans la région de Québec. Cette situation reflète l'importance accordée dans le Réseau stratégique de transport du Québec aux principales voies d'accès des aéroports de Dorval, de Mirabel et de Jean-Lesage, entre autres.

Échanges économiques entre le Québec et le reste du monde

Les échanges économiques entre le Québec et le reste du monde ont connu une expansion remarquable au cours de la dernière décennie. La stratégie touristique 2000-2005 de Tourisme Québec ¹⁵ propose notamment de miser sur cette expansion pour consolider la croissance du tourisme d'affaires et de congrès au Québec. Elle encourage le maintien de la collaboration avec ses partenaires de Montréal et de Québec dans leurs rapports avec la clientèle de congrès, de réunions d'affaires et de voyages de motivation. Sur le marché des États-Unis, les investissements sont consacrés en priorité aux clientèles de la Nouvelle-Angleterre ainsi que des villes de New York, Chicago et Los Angeles. En

ce qui concerne les marchés d'outre-mer, les cibles prioritaires sont les voyages de motivation pour les clientèles des marchés français, britannique, allemand et italien.

De nouveaux débouchés internationaux attirent un nombre de plus en plus grand de nos entreprises. De nouveaux marchés prometteurs retiennent de plus en plus l'attention du milieu des affaires. De pair avec la croissance économique, le volume des déplacements d'affaires devrait continuer de s'accroître, car les entreprises, tant canadiennes que québécoises, cherchent à conquérir ces nouveaux marchés pour leurs produits et services. L'effet combiné de

cette croissance et d'un environnement changeant et de plus en plus concurrentiel exige un renouvellement de la stratégie afin de soutenir, voire favoriser, le développement des principaux facteurs qui influencent de manière positive les déplacements des agents économiques les plus susceptibles de contribuer à l'activité économique québécoise.

De tels constats militent en faveur de la mise en oeuvre de mesures ciblées destinées à faciliter les déplacements et développer les structures d'accueil appropriées à la réalité de la clientèle d'affaires, l'une des plus porteuses en matière de soutien et de développement économique.

Dans la prochaine édition ...

Les déplacements des personnes au Québec

Clément Gamache Service de l'économie et du plan directeur en transport - Direction de la planification

Partie 2 : L'IMPACT ÉCONOMIQUE DES GENS D'AFFAIRES ET PROSPECTIVE POUR CE TYPE DE DÉPLACEMENT

Dans le prochain numéro du Bulletin économique du transport, une étude d'impact économique sur les déplacements des gens d'affaires au Québec évaluera les effets de ces déplacements par secteurs d'activité économique au Québec. De plus, il sera question de diverses méthodes indirectes qui tentent d'estimer l'effet non seulement des déplacements en tant que tels, mais aussi des conséquences du démarchage et de la prospection, notamment à la lumière des investissements générés dans l'économie québécoise. Enfin, les critères et les motifs de déplacements ainsi que les nouvelles tendances seront abordés. À cet égard, certaines études démontrent que les caractéristiques des infrastructures et des services de transports constituent des facteurs déterminants dans la décision d'un investisseur d'établir des relations d'affaires dans une région donnée.

¹ Kulendran, N., Denneth, Wilson. *Is There a Relationship between International Trade and International Travel?* Applied Economics Review, 2000, vol. 32, n° 8, 1001-1009.

² Les niveaux de confiance des résultats obtenus varient de 99 %, dans le cas de déplacements d'affaires et pour tous buts confondus avec les États-Unis à 95 % avec le Japon et de 95 à 99 % dans le cas des relations avec le Royaume-Uni. Tire du tableau 2 de l'article de Kulendran et Wilson, op. cit., p. 1006-1007.

³ Il s'agit dans ce cas-ci du nombre de visites-province : une visite-province d'un touriste qui séjourne trois fois dans l'année au Québec compte pour trois visites-province. **mais ne sont comptabilisés que les voyages comprenant un séjour d'une nuit et plus.**

⁴ Résultat fondé sur l'hypothèse que tous les touristes internationaux qui entrent au Québec via les États-Unis par des moyens de transport terrestres utilisent l'automobile.

⁵ Comprenant Montréal, Laval, la Montérégie et les Laurentides.

⁶ Cet écart s'explique à la fois par le prix plus élevé qu'en région de la plupart des prestations touristiques, de même que par l'offre plus abondante qu'en région de services et d'activités. Il s'explique également par le fait que s'y tiennent plus de congrès d'envergure, qui occasionnent des dépenses importantes.

⁷ Commission canadienne du tourisme. *Plan stratégique 2000-2001. Voyages d'affaires américains, analyse de la situation*. 2000, page 5.

⁸ Dans ce dernier cas, la taille limitée de l'échantillon amène à considérer l'estimation avec réserve. Les neuf divisions géographiques américaines sont définies ainsi : **Nouvelle-Angleterre** : Massachusetts, Maine, New Hampshire, Vermont, Connecticut, Rhode Island; **Région de l'Atlantique** : New Jersey, New York, Pennsylvanie; **Centre Nord-Est** : Michigan, Ohio, Wisconsin, Illinois, Indiana; **Centre Nord-Ouest** : Nebraska, Iowa, Kansas, Minnesota, Missouri, Dakota Nord, Dakota Sud; **Côte Sud-Est** : Floride, Maryland, Virginie, Delaware, Georgie, Caroline du Nord, Caroline du Sud, Virginie occidentale, District de Columbia, Porto Rico, Îles Vierges; **Centre Sud-Est** : Tennessee, Alabama, Kentucky, Mississippi; **Centre Sud-Ouest** : Louisiane, Texas, Arkansas, Oklahoma; **Région des Montagnes** : Idaho, Arizona, Colorado, Utah, Montana, Nevada, Nouveau-Mexique, Wyoming; **Région du Pacifique** : Californie, Washington, Oregon, Hawaï, Alaska.

⁹ Tourisme Québec, *Stratégie de marketing touristique 2000-2005*. Ibid., p. 19 et 41.

¹⁰ Statistique Canada, *Info-Voyages*, vol. 21, n° 1, hiver 2002, 87-003 au catalogue, pages 6 et 7.

¹¹ Statistique Canada, *Info-Voyages*, vol. 21, n° 1, hiver 2002, 87-003 au catalogue, pages 3 et 7.

¹² Le magazine économique : *Les affaires et la vie* : diffuse à la radio de Radio-Canada (émission du 6 octobre : "Les agences de voyages tentent de relancer leur industrie moribonde" <http://radio-canada.ca/radio/affaires>). signalait une reprise marquée des déplacements d'affaires au Canada à peine trois semaines après les attentats du 11 septembre. Le peu d'effet de ce genre d'événements s'expliquerait, d'une part, par la nécessité de respecter des délais souvent serrés dans les relations financières et commerciales avec les partenaires commerciaux et, d'autre part, par la nature du transport privilégié (classe affaires, petits transporteurs, vols nolisés, etc.), moins à risque.

¹³ World Tourism Organisation, *The Impact of the September 11th Attacks on Tourism : the Light at the End of the Tunnel*, April 2002, 92 pages. Site internet : www.world-tourism.org

¹⁴ Aéroports de Montréal. *Faits saillants Enquête O-D et choix modal des employés et passagers (juin 1993)*. 1^{er} janvier 1994, section C.

¹⁵ Tourisme Québec, *Stratégie de marketing touristique 2000-2005*, édition 2000, 46 pages. Site internet : http://www.tourisme.gouv.qc.ca/pdf/admin/s05_synt.pdf

Les articles publiés dans le **Bulletin économique du transport** reflètent uniquement le point de vue de leurs auteurs et n'engagent en rien le ministère des Transports du Québec.

Transports
Québec 